

Ontwerp

Parapluplan parkeren Hilvarenbeek 2018

Datum: 14 mei 2018

Status: Ontwerp

plancode: NL.IMRO.0797.BPParkeren2018-ON01

Toelichting

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1	INLEIDING.....	5
1.1	AANLEIDING EN DOEL VAN HET PLAN	5
1.2	PLANGEBIED	5
1.3	LEESWIJZER.....	6
HOOFDSTUK 2	PARKEERBELEID	7
2.1	DOEL	7
2.2	UITGANGSPUNTEN	7
2.3	TOETSING PARKEREN BIJ BOUWAANVRAGEN	9
2.4	TOETSING LADEN EN LOSSEN	9
2.5	VRIJSTELLING.....	9
2.6	ACTUALISERING PARKEERBELEIDSPAN 2015 – 2020	9
HOOFDSTUK 3	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING.....	12
3.1	WIJZE VAN BESTEMMEN.....	12
3.2	PARAPLUHERZIENING	12
3.3	TOELICHTING INHOUDELIJKE PARKEERREGELS HILVARENBEЕК.....	12
HOOFDSTUK 4	UITVOERBAARHEID	14
4.1	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	14
4.2	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	14
HOOFDSTUK 5	PROCEDURE.....	16
5.1	VOORBEREIDINGSFASE	16
5.2	ONTWERPFASE	16
5.3	VASTSTELLINGSFASE	16

Hoofdstuk 1 Inleiding

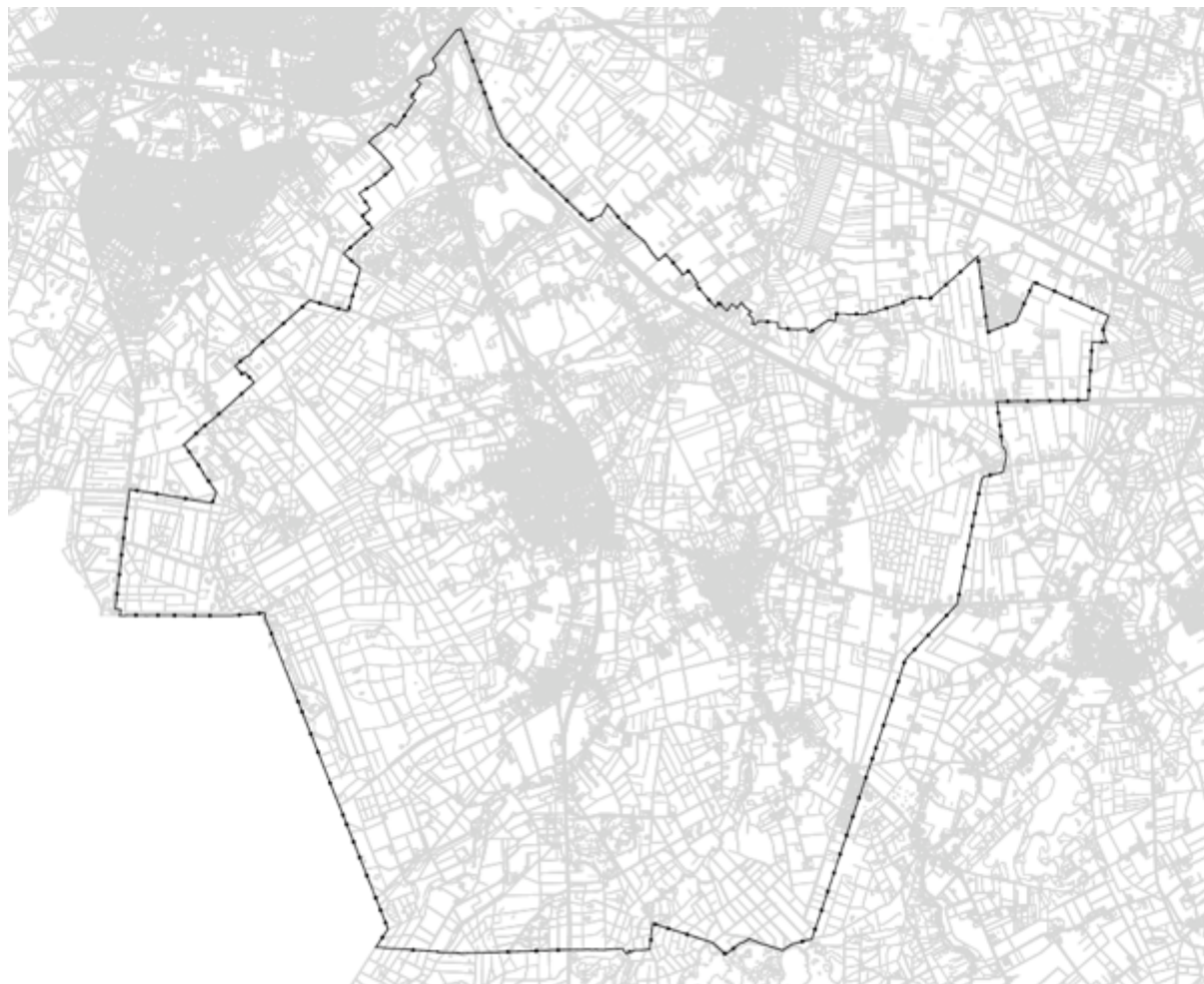
1.1 Aanleiding en doel van het plan

Vanaf 1 juli 2018 komen de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening te vervallen. Een van de consequenties van het vervallen van de stedenbouwkundige voorschriften is, dat er vanaf dat moment bij het verlenen van een omgevingsvergunning niet meer op basis van de bouwverordening getoetst kan worden aan de gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Hilvarenbeek wil bij nieuwbouwplannen/ wijzigingen van het gebruik of andere ruimtelijke besluiten eisen kunnen stellen aan het aantal parkeerplaatsen en hierbij toetsen aan haar actueel parkeerbeleid en de daarbij horende parkeernormen.

Een paraplubestemmingsplan biedt de mogelijkheid alle of een (groot) aantal (bestemmings)plannen binnen de gemeente in één keer te herzien voor een bepaald aspect. In dit voorliggende bestemmingsplan betreft dit het aspect parkeren en in het bijzonder de parkeernormen. Met deze parapluziening wordt het huidige Parkeerbeleidsplan 2015 – 2020 en diens rechtsopvolger(s) in de geldende bestemmingsplannen ingepast.

1.2 Plangebied

Het plangebied betreft het gehele grondgebied van de gemeente Hilvarenbeek. In onderstaande illustratie is het plangebied afgebeeld.



Illustratie van het plangebied

1.3 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit vijf hoofdstukken. Na deze inleiding volgt hoofdstuk 2 met een beschrijving van de huidige Nota Parkeernormen. In hoofdstuk 3 worden de juridische aspecten van dit plan beschreven. Hoofdstuk 4 bevat de beschrijving van de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de procedure van het plan.

Hoofdstuk 2 Parkeerbeleid

2.1 Doel

Het Parkeerbeleidsplan 2015 – 2020 van de gemeente Hilvarenbeek is op 16 juli 2015 vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Hilvarenbeek. Het Parkeerbeleidsplan 2015 – 2020 is een beleidsplan voor de hele gemeente Hilvarenbeek en geeft in de breedte richting aan het parkeerbeleid in de gemeente en is oplossend voor gesignaleerde knelpunten. Het Parkeerbeleidsplan 2015- 2020 is opgesteld in overleg met bewoners uit de hele gemeente. Vanuit de gesignaleerde knelpunten zijn keuzes gemaakt voor toekomstige maatregelen en is de aanzet gedaan voor nieuw parkeerbeleid.

Specifiek heeft het Parkeerbeleidsplan 2015-2020 als doel om bij nieuwe of te wijzigen ruimtelijke plannen en projecten de hoeveelheid parkeerplaatsen te kunnen bepalen en de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Er is bepaald dat de parkeernormen verankerd worden in bestemmingsplannen;

“Bestemmingsplannen die na het vaststelling van dit parkeerbeleidsplan gerealiseerd worden, krijgen onder de paragraaf ‘parkeren’ een verwijzing naar dit beleidsplan, waarin ook de parkeernormen vermeld staan. In verband met het vervallen van de stedenbouwkundige aspecten in de bouwverordening per 1 juli 2018, is het noodzakelijk om een zogenaamd ‘paraplu-bestemmingsplan’ op te stellen met daarin de verwijzing naar de parkeernormen in dit parkeerbeleidsplan.”

Met dit paraplubestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan het genoemde beleidsuitgangspunt. De parkeernormen zijn opgenomen in bijlage 6 van het Parkeerbeleidsplan 2015 – 2020.

2.2 Uitgangspunten

De basis voor het bepalen van de parkeernormering staat in de CROW-publicatie 317, ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ (oktober 2012). De in deze publicatie genoemde kengetallen zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als meest betrouwbare gegevens voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Deze kencijfers worden in deze bijlage vertaald naar parkeernormen voor de gemeente Hilvarenbeek.

Stedelijkheidsgraad

Het aantal benodigde parkeerplaatsen hangt sterk af van de ligging en samenstelling van de gemeente. Er wordt daarom onderscheid gemaakt in vijf verschillende categorieën, de zogenaamde stedelijkheid van een gemeente. Dit wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (het aantal adressen per km²). Hilvarenbeek valt onder de stedelijkheidsgraad “weinig stedelijk” met 544 adressen per km² (Bron: CBS).

Stedelijkheid	Aantal adressen per km ²
Zeer sterk stedelijk	>2500/ km ²
Sterk stedelijk	1500 – 2500/ km ²
Matig stedelijk	1000 – 1500/ km ²
Weinig stedelijk	500 – 1000/ km ²
Niet stedelijk	<500/ km ²

Tabel Bepalen stedelijkheidsgraad

Plaats van de ontwikkeling

Naast de stedelijkheidsgraad is het ook van belang om te kijken naar de ligging van de locatie binnen de kern. Het CROW maakt in de parkeerkencijfers onderscheid in het “centrum”, “schil centrum”, “rest bebouwde kom” en “buitengebied”.

Alleen in de kern Hilvarenbeek is er sprake van een “centrum”. Alle overige locaties binnen de bebouwde kommen van de gemeente behoren tot de “rest bebouwde kom”. De landelijke gebieden behoren tot “buitengebied”. De “schil centrum” is bewust achterwege gelaten, omdat de kernen van Hilvarenbeek dusdanig klein zijn, dat dit gebiedstype nauwelijks te onderscheiden is.



Afbeelding van het deel van de kern Hilvarenbeek waar sprake is van een “centrum”

Bandbreedtes van de kencijfers

Op basis van bovenstaande differentiatie geeft het CROW een minimum en een maximum parkeerkencijfer. De gemeente Hilvarenbeek kiest ervoor om (toekomstige) parkeerproblemen zoveel mogelijk te voorkomen door in de parkeerbehoefte te willen voorzien, maar wil daarnaast ook geen overschot aan parkeerplaatsen te creëren. De bandbreedte van de minimale en maximale kencijfers worden daarom gebruikt als parkeernorm met een bandbreedte.

Aandeel bezoekers

Bij veel functies moet rekening worden gehouden met bezoekers. De parkeerplaatsen voor bezoekers dienen in principe op eigen terrein te worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen moeten dan wel openbaar toegankelijk zijn. Indien de fysieke ruimte er niet is, kan volstaan worden met het realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, met inachtneming van een acceptabele loopafstand.

2.3 Toetsing parkeren bij bouwaanvragen

In bijlage 6 van het Parkeerbeleidsplan 2015 - 2020 is aangegeven welke eisen er worden gesteld aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein in geval van een ruimtelijke ontwikkeling. Allereerst wordt op basis van het parkeerbeleidsplan de parkeerbehoefte berekend. Bij nieuwbouw moet altijd aan de parkeernorm voldaan worden. Indien bij aanbouw/verbouw of in het geval van een functiewijziging niet kan worden voldaan aan het verplichte aantal parkeerplaatsen, is het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot de volgende ontheffingsmogelijkheden:

- In het geval van kleinschalige bouwvergunningen (zoals aanbouw en verbouw) of vrijstellingen van het bestemmingsplan (functiewijziging), waarvoor maximaal 2 parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden, is de impact op de parkeerdruk te verwaarlozen, waardoor het college van burgemeester en wethouders een ontheffing kan verlenen voor de verplichting om aan de parkeereis te voldoen.
- Er is ontheffing mogelijk indien de aanvrager van de bouwvergunning of vrijstelling van het bestemmingsplan kan aantonen dat op een ander particulier terrein de benodigde parkeergelegenheid wel aangelegd kan worden en te gebruiken is voor de betreffende ontwikkeling. De aanvrager dient schriftelijk aan te kunnen tonen dat de eigenaar van het particuliere terrein toestemming heeft gegeven voor het gebruik van het particuliere terrein. De parkeerplaatsen dienen dan wel binnen het bereik van de in bijlage 6 van dit beleidsplan genoemde acceptabele loopafstanden gerealiseerd worden.
- In het geval er sprake is van een functiewijziging van een bestaand gebouw waarvoor een vergunning of vrijstelling verleend moet worden, is ontheffing op het aanleggen van parkeerplaatsen mogelijk indien met een parkeertelling wordt aangetoond dat er in de openbare ruimte voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is en de ontwikkeling niet leidt tot een parkeerdruk van boven de 85% op het maatgevende moment. De parkeerdrukmeting dient te worden uitgevoerd door een verkeerskundig bureau, waarvoor de gemeente Hilvarenbeek vooraf goedkeuring heeft gegeven. Ook dient de gemeente Hilvarenbeek vooraf in te stemmen met de opzet van het parkeerdrukonderzoek.

2.4 Toetsing laden en lossen

Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen:

- a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
- b. voor zover op andere wijze in de nodige laad- of losruimte wordt voorzien.

2.5 Vrijstelling

Ondanks een negatief verkeersadvies kan worden overwogen of een vrijstelling van de parkeerplaatsverplichting vanuit brede algemene afweging te rechtvaardigen is. Bij een negatief verkeersadvies kan in uitzonderlijke gevallen het college van burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen van de parkeerplaatsverplichting. De gemeente kan bijvoorbeeld gemotiveerd afwijken van de parkeerplaatsverplichting indien sociaal-, maatschappelijke en/of economische belangen zwaarder wegen, of bij een vanuit andere disciplines gewenste ontwikkeling.

2.6 Actualisering Parkeerbeleidsplan 2015 – 2020

In de paragrafen hiervoor is de inhoud van het Parkeerbeleidsplan 2015 - 2020 van 16 juli 2015 beschreven. Het is mogelijk dat binnen de looptijd van deze parapluerziening de het parkeerbeleidsplan wordt geactualiseerd. Dan geldt het nieuwe parkeerbeleid en dient getoetst te worden aan de inhoud van het dan geldende parkeerbeleid en de daarbij horende parkeernormen.

Hoofdstuk 3 Juridische planbeschrijving

3.1 Wijze van bestemmen

De wijze van bestemmen van een parapluperherziening heeft een tweeledig karakter. Ten eerste wordt de systematiek van de parapluperherziening zoals deze vervat is in de regels, toegelicht. Daarna wordt ook aandacht te worden besteed de inhoudelijke regeling. Het overgangsrecht en de slotregel zijn verplichte artikelen. Hieraan wordt verder geen aandacht besteed.

3.2 Parapluperherziening

Een parapluperherziening herzielt alle geldende bestemmingsplannen op een bepaalde, gelijke wijze. Dit is vermeld in artikel 2, na de verplichte begrippen van artikel 1. In artikel 2 is ook geregeld dat als vigerende bestemmingsplannen niet voorzien in een eigen regeling de regels van de parapluperherziening gelden. Artikel 4 is de kernbepaling van de herziening. In dit artikel staat dat bij elk bouwplan of functiewijziging voorzien moet zijn in voldoende parkeer- en stallingsgelegenheid en dat dit bepaald wordt op basis van het geldende parkeerbeleid. De eenmaal gerealiseerde parkeer- en stallingsvoorzieningen dienen in stand te worden gehouden. Deze herziening wijzigt de regels van de geldende bestemmingsplannen verder niet.

Ten overvloede maar om onduidelijkheid te voorkomen is ook expliciet aangegeven dat het overgangsrecht uitsluitend betrekking heeft op de nieuwe regels.

3.3 Toelichting inhoudelijke parkeerregels Hilvarenbeek

Deze toelichting heeft betrekking op de parkeerregels van de Gemeente Hilvarenbeek.

Regels

In de regels is bepaald dat bestaande parkeerregelingen in vigerende bestemmingsplannen worden vervangen door de regels die gesteld zijn in de parapluperherziening. Ook is bepaald dat als vigerende bestemmingsplannen niet over een parkeerregeling beschikken de regels uit de parapluperherziening gelden. De regels hebben bepaald dat de het actuele parkeerbeleid; het Parkeerbeleidsplan 2015-2020 of de opvolging daarvan het toetsingskader is.

Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning van de geldende parkeerregels onder voorwaarden afwijken als op een andere wijze in voldoende mate in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Dit paraplubestemmingsplan voorziet in het planologisch-juridisch regelen van de parkeernormen binnen een groot aantal bestemmingsplannen binnen de gemeente Hilvarenbeek. Aan dit plan zijn, behoudens de kosten van het opstellen van het plan, geen kosten verbonden voor de gemeente. Ook voorziet dit plan niet in een bouwplan, waardoor er geen exploitatieplanverplichting is.

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorheen werd bij bouwplannen via de bouwverordening reeds getoetst aan het geldende Parkeerbeleidsplan. Dit paraplubestemmingsplan voorziet uitsluitend in andere verankering van de toetsing. Het Parkeerbeleidsplan blijft vooralsnog ongewijzigd. Mocht het Parkeerbeleidsplan herzien of geactualiseerd worden, dan zal dit apart bekend worden gemaakt.

Het ontwerp van het paraplubestemmingsplan wordt ter inzage gelegd, waarbij een ieder de mogelijkheid heeft hierop te reageren.

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

Hoofdstuk 5 Procedure

5.1 Voorbereidingsfase

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Dit paraplubestemming voorziet uitsluitend in een juridische regeling voor parkeernomen conform het geldende parkeerbeleid. Er is geen sprake van nieuw parkeerbeleid. Daarom zijn er geen instanties waarvan de belangen in het geding komen met de vaststelling van dit plan en is er gekozen om geen vooroverleg te voeren.

5.2 Ontwerpfase

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. De kennisgeving van het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet in de Staatscourant worden geplaatst en dient - met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening - ook via elektronische weg te geschieden. Tevens dient de kennisgeving te worden toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan het waterschap en aan belanghebbende gemeenten. Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn wordt een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Ook moeten de stukken met de kennisgeving aan de eerder genoemde diensten en instanties worden toegezonden (artikel 3:13 Awb), of er moet worden aangegeven waar de (digitale) stukken te vinden zijn (elektronische kennisgeving).

5.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking.

